Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8073**

14. Wahlperiode 22. 01. 2002

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Wilhelm Josef Sebastian, Dr. Wolf Bauer, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Paul Breuer, Wolfgang Dehnel, Renate Diemers, Hansjürgen Doss, Georg Girisch, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Dr. Gerd Müller, Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Werner Wittlich, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU

Metrorapid

Nach der Aufgabe des Fernverkehrsprojektes Transrapid zwischen Hamburg und Berlin im Februar 2000 hat sich die Bundesregierung gemeinsam mit der beteiligten deutschen Industrie verpflichtet die Magnetschwebetechnologie auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen Emsland fortzuentwickeln und die Machbarkeit von Alternativstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen zu untersuchen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die auf der TVE erprobte Magnetschwebetechnologie in Langstatortechnik mittlerweile die uneingeschränkte Reife erreicht, die zur Praxisanwendung im Alltagsbetrieb erforderlich ist?
2. Ist im Hinblick auf einen Einsatz als Nahverkehrsmittel, allgemein Metrorapid genannt, die Magnetschwebetechnologie in Kurzstatortechnik mittlerweile soweit erprobt, dass auch diese uneingeschränkt für den Alltagsbetrieb geeignet ist?
3. Für welche Metrorapid-Strecken werden derzeit Machbarkeitsstudien erarbeitet und wann werden diese abschließend vorgelegt werden können?
4. Welche dieser Strecken werden voraussichtlich tatsächlich in Kurzstatortechnik, welche hingegen in Langstatortechnik ausgeführt werden können?
5. Könnten sich aufgrund der tatsächlich unterschiedlichen Reifegrade bei Kurz- und Langstatortechnik nicht doch die Notwendigkeit ergeben, dass nur solche Strecken derzeit realisierbar sind, die in Langstatortechnik ausführbar sind?
6. Werden die derzeit in Arbeit befindlichen Nutzen-Kosten-Analysen im Rahmen der Machbarkeitsstudien nach der im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) üblichen standardisierten Bewertung erarbeitet?
7. Welche Nutzen/Kosten-Verhältnisse können bereits derzeit abgeschätzt werden?

8. Wie gehen die erheblichen Investitionen, die in den vorangegangenen Jahren in Parallelsysteme geflossen sind, in die Nutzen-Kosten-Analysen ein, die im Zuge der Machbarkeitsstudien erarbeitet werden?

Berlin, den 22. Januar 2002

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr. Michael Meister
Norbert Otto (Erfurt)
Wilhelm Josef Sebastian
Dr. Wolf Bauer
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Paul Breuer
Wolfgang Dehnel
Renate Diemers
Hansjürgen Doss
Georg Girisch
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Dr. Gerd Müller
Hans-Peter Repnik
Heinz Schemken
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333